X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 16)
z dnia 19 marca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 16)

19 marca 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, na posiedzeniu wyjazdowym w siedzibie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów w Warszawie, rozpatrzyła:

– informację prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat punktualności pociągów i poprawy dostępności informacji pasażerskiej, w tym o opóźnieniu lub odwołaniu pociągu, zarówno w samych pociągach, jak i na stacjach,

– informację prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na temat poprawy bezpieczeństwa transportu kolejowego poprzez wdrożenie na sieci kolejowej monitorowanych przejazdów kolejowych oraz systemu ETCS Limited Supervision.

W posiedzeniu udział wzięli: **Ignacy Góra** prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Tomasz Warsza** dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami oraz **Szymon Tyburski** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Mateusz Daszewski** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury w Urzędzie Transportu Kolejowego.

Na wstępie bardzo serdecznie witam i dziękuję za gościnę panu prezesowi UTK Ignacemu Górze, który jest gospodarzem dzisiejszego spotkania. Rozmawialiśmy dosyć długo na temat możliwości wizyty Komisji w urzędzie, ustaliliśmy termin i oto jesteśmy. Panie prezesie, bardzo serdecznie dziękuję zarówno za otwartość, jak i za gościnę. Równie serdecznie na dzisiejszym posiedzeniu wyjazdowym witam panie posłanki i panów posłów. Witam wszystkich zaproszonych gości. Pozwolę sobie z imienia i nazwiska powitać pana Marcina Trelę – wiceprezesa UTK, pana Pawła Rafalskiego – dyrektora Biura Prezesa UTK, pana Grzegorza Prusika – dyrektora Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów UTK, pana Rafała Jelenia – dyrektora Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa UTK, panią Joannę Krysztofiak – zastępcę dyrektora Departamentu Techniki i Wyrobów UTK, pana Piotra Szczepaniaka – dyrektora Departamentu Planowania i Nadzoru UTK, pana Karola Kłosowskiego – dyrektora Departamentu Przewozów Pasażerskich UTK oraz pana Piotra Combika – dyrektora Biura Teleinformatyki UTK. Bardzo serdecznie witam również przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury. Witam pana Tomasza Warsza – dyrektora Departamentu Kolejnictwa MI, pana Tomasza Rurkę – zastępcę tego departamentu oraz pana Macieja Sofińskiego – naczelnika wydziału w Departamencie Kolejnictwa. Witam bardzo serdecznie przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli pana Szymona Tyburskiego, który jest głównym specjalistą kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury NIK.

Szanowni państwo, stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja prezesa UTK na temat punktualności pociągów i poprawy dostępności informacji pasażerskiej, w tym o opóźnieniu lub odwołaniu pociągu, zarówno w samych pociągach, jak i na stacjach, oraz informacja prezesa UTK na temat poprawy bezpieczeństwa transportu kolejowego poprzez wdrożenie na sieci kolejowej monitorowanych przejazdów kolejowych oraz systemu ETCS Limited Supervision.

Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie słyszę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji przyjętego przez Wysoką Komisję porządku. Bardzo proszę pana prezesa o zabranie głosu i przedstawienie informacji. Szanowni państwo, w pierwszej kolejności będziemy rozmawiać o punktualności pociągów pasażerskich. Jest już wyświetlona prezentacja. Zachęcam do tego, aby z tą prezentacją się zapoznać w trakcie, kiedy pan prezes będzie przedstawiał informację. Po tej informacji przeprowadzimy dyskusję i przejdziemy do realizacji punktu drugiego, dotyczącego bezpieczeństwa, a tam również po zakończeniu prezentacji będzie możliwość dyskusji. Panie prezesie, przekazuję panu głos. Zachęcam do przedstawienia informacji. Bardzo proszę.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie i państwo dyrektorzy, zacznę od tego, że bardzo serdecznie chciałem podziękować za to, że rzeczywiście udało nam się doprowadzić do tego spotkania. Spotkanie odbywa się w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Chciałbym się trochę pochwalić, że drugiego takiego obiektu w Europie z całą pewnością nie ma – tak nowoczesnego, który wykorzystuje bardzo nowoczesne narzędzia właśnie w procesie egzaminowania ważnej grupy zawodowej z punktu widzenia bezpieczeństwa, jaką stanowią maszyniści. To innowacyjne centrum w procesie egzaminowania wykorzystuje symulatory, bo takie egzaminy przeprowadzamy od 1 marca 2023 r. Każdą trudną sytuację można zasymulować, zweryfikować i sprawdzić, czy kandydaci na maszynistów rzeczywiście posiadają wiedzę i umiejętności. Jak posiadają, to oczywiście wynik jest pozytywny, a jak nie posiadają, to niestety muszą zgłosić się do nas na egzamin jeszcze raz.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dopowiem tylko, panie prezesie, że po zakończeniu posiedzenia naszej Komisji będziemy mieli również możliwość praktycznego zweryfikowania tego, o czym mówił pan prezes, w zakresie symulatorów. Myślę więc, że czeka nas bardzo interesujący dzień. Panie prezesie, oddaję panu głos.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Dziękuję. Szanowni państwo, mamy dwa bardzo szerokie obszary. Postaram się bardzo krótko je zreferować.

Punktualność pociągów pasażerskich i informacja pasażerska. Szanowni państwo, zacznę może od tego, że zeszły rok 2023 był rekordowy, jeżeli chodzi o liczbę pasażerów, którzy skorzystali z kolei. Tych osób było ponad 374 mln. To jest wynik lepszy o 9% w porównaniu do roku 2022, ale nie ukrywam, że to jest najlepszy wynik, który osiągnęliśmy od 1999 r. Z tego bardzo się cieszymy.

Natomiast punktualność za rok 2023, jeżeli chodzi o wszystkie pociągi uruchomione przez wszystkich przewoźników, osiągnęła poziom 90,1%. To jest mniej więcej taka punktualność, jaką notowaliśmy w 2021 r., a 2022 r. był troszeczkę słabszy. Zawsze jest tak, że najwyższą punktualność mają tacy przewoźnicy, którzy jeżdżą po własnej infrastrukturze kolejowej. Ci przewoźnicy to Warszawska Kolej Dojazdowa (WKD) w Warszawie i PKP Szybka Kolej Miejska (PKP SKM) w Trójmieście. Dwóch przewoźników ma najwyższą punktualność. Natomiast jeżeli chodzi o ten drugi biegun i najniższą punktualność, to niestety, ale PKP Intercity osiągnęło punktualność 72,5%. Dla przykładu podam zagranicznych przewoźników. Zresztą na wykresie kolumnowym jest to widoczne na dole z prawej strony. RegioJet osiągnęła punktualność niestety poniżej 60%.

Przyczyny opóźnień. Łącznie za 2023 r. to będzie bardzo duża liczba. Pociągi były opóźnione o ponad 4,8 mln minut. Zarządca infrastruktury oczywiście monitoruje wszystkie opóźnienia i dzieli je na określone grupy. Te grupy tutaj są widoczne na wykresie kołowym. Chciałbym jednak, żeby państwo posłowie mieli tę świadomość, że na te grupy składają się określone przyczyny, które oznaczone są kodami, a takich kodów jest aż 163. Tak naprawdę tych przyczyn jest ponad 160. Jak widzimy, grupa tabor, czyli suprastruktura, pojazdy kolejowe, generuje największą liczbę opóźnień. To jest 1/3 czasu wszystkich opóźnień. A jeżeli chodzi o przyczyny, to wymiana pojazdu, naprawa pojazdu, wymiana wskutek awarii. Wydłużony czas przejazdu może być spowodowany np. zastąpieniem planowego składu nawet przez taki tabor, który nie ma wymaganej rozkładowej prędkości konstrukcyjnej.

Drugą grupą przyczyn są przyczyny określane jako zewnętrzne. To przede wszystkim warunki atmosferyczne (burze, mrozy, śnieżyce), ale również kolizje z pojazdami i zwierzętami. Natomiast chciałbym zwrócić uwagę na tzw. przyczyny pochodne. Niektórzy definiują je jako wtórne. Do tej kategorii niestety zaliczane są tragiczne zdarzenia – samobójstwa i wypadki z udziałem ludzi, które mają miejsce zarówno na przejazdach kolejowo-drogowych, ale również na tzw. dzikich przejściach. Przyczyny zewnętrzne i pochodne stanowią łącznie ponad 30% przyczyn opóźnień. Urządzenia infrastruktury i inżynieria lądowa to są takie przyczyny, które bezpośrednio obciążają zarządcę infrastruktury. Są to awarie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, awarie sieci trakcyjnej, uszkodzenia zwrotnic oraz niewłaściwa organizacja prac budowlanych i modernizacyjnych. Chciałbym może jeszcze wspomnieć o tych opóźnieniach, które stanowią 10% czasu opóźnień. Są to przyczyny handlowe, m.in. wymuszony czas postoju, nieplanowe zatrzymanie czy też oczekiwanie na skomunikowanie się pociągu, a także tzw. lokowanie podróżnych, czyli takie przesiadki, które np. mają miejsce na stacjach węzłowych.

Jakie działania należy podjąć, żeby ograniczyć liczbę opóźnień? Nie ma żadnych wątpliwości, że powinniśmy się skupić na tych przyczynach, które powodują najwięcej opóźnień. Poprawa niezawodności taboru to jest coś, co wydaje się najważniejsze. Chodzi też o poprawę organizacji pracy po stronie zarówno zarządcy infrastruktury, jak i przewoźnika kolejowego, ale mamy wpływ również na zdarzenia, które mają miejsce np. na przejazdach kolejowo-drogowych, bo one, jak zwróciłem wcześniej uwagę, powodują tzw. opóźnienia wtórne. Jeden wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym powoduje opóźnienia, które liczy się w setkach minut, 120–180 minut w zależności od tego, jakie to jest zdarzenie. Nie ma żadnych wątpliwości, że ograniczając liczbę wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, a mamy pomysł, jak to zrobić, będziemy mieli realny wpływ na poprawę punktualności pociągów pasażerskich.

Przechodząc do informacji pasażerskiej i wymagań prawnych, chciałbym powiedzieć, że zarówno przewoźnicy pasażerscy, jak i zarządcy infrastruktury oraz sprzedawcy biletów mają określone obowiązki, które wynikają z przepisów polskich i unijnych. Informacja pasażerska naprawdę jest kluczowa, żeby podjąć decyzję i wsiąść do pociągu, ale czasami również, gdy mamy wiedzę i świadomość, a jest ona z odpowiednim wyprzedzeniem, że np. jakiś pociąg jest opóźniony czy odwołany i nie ma komunikacji zastępczej, oczywiście to ma wpływ na nasze decyzje. Czasami po prostu rezygnujemy ze skorzystania ze świadczenia takiej opóźnionej usługi. To wskazuje na to, że informacja na każdym etapie, jeżeli tylko jest, dla klientów kolei jest ważna.

Przewoźnicy pasażerscy mają oczywiście obowiązek stałego informowania jeszcze przed rozpoczęciem podróży o oferowanych usługach, rozkładzie jazdy, możliwości odbycia najszybszej i najtańszej podróży. Przepisy nakładają na przewoźników pasażerskich również obowiązki informacyjne już podczas świadczenia usługi, podczas podróży. Są to informacje o relacji pociągów, stacjach pośrednich, następnej stacji, zatrzymaniach pociągu, opóźnieniach, możliwości przesiadek i procedurach bezpieczeństwa. Jeżeli chodzi o obowiązki zarządców infrastruktury, w tym zarządców dworców, to publikacja rozkładu jazdy, ale również dostarczenie informacji dynamicznej o bieżącym ruchu pociągów oraz o opóźnieniach. To też jest ważna informacja. Sprzedawcy biletów mają obowiązki prawne, które polegają na informowaniu pasażerów, przede wszystkim,

jeżeli chodzi o kwestie związane z cenami i dostępnością ofert przewoźników oraz regulaminami i taryfami, na podstawie których obliczane są ceny biletów. Wszystkie obszary w pewien sposób monitoruje prezes UTK. Nie chcę powiedzieć inaczej, ale nasze monitorowanie polega m.in. na tym, że w sposób praktyczny, czynny wykonujemy czynności nadzorcze i sprawdzamy, czy informacja, której powinny udzielać te podmioty, które wskazałem, rzeczywiści jest udzielana.

System informacji pasażerskiej to jest coś, z czym mają do czynienia wszyscy, którzy korzystają z usług kolei. Nie ukrywam, że pasażerowie dosyć negatywnie oceniają tę informację, którą otrzymują. Dynamiczna informacja pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych wymaga podejmowania nie tylko wyznaczonych wyzwań, ale również działań w zakresie inwestycyjnym oraz formalnym i prawnym. Problem, który jest u nas w Polsce, polega na tym, że mamy bardzo dużo różnych systemów informacji pasażerskiej. Były one instalowane w zależności od tego, w jakim okresie były przeprowadzane procesy inwestycyjne. W ten sposób powstały tzw. systemy wyspowe, jak my to nazywamy, które są dostarczane przez różnych wykonawców i nie są ze sobą kompatybilne. To oczywiście utrudnia w ogóle otrzymanie i przepływ informacji oraz integrację z pozostałymi systemami. Ograniczenia funkcjonalne systemu powodują, że mamy przekazywane błędne dane o bieżącym ruchu pociągów. Czasami jest tak, że te dane próbują korygować w sposób ręczny pracownicy czy to przewoźników, czy to zarządców infrastruktury, zatrudnieni na różnych stanowiskach. Niestety w efekcie uczestnictwa wielu osób i wielu stanowisk w tym procesie dostajemy niepełną albo niestety też nieprawidłową informację.

Proszę państwa, trzeba po prostu stwierdzić, a my jako krajowa władza bezpieczeństwa mamy do tego podstawy, że nie do końca zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK) do tej pory współpracował z PKP SA, a PKP SA jest zarządcą bardzo wielu dworców w Polsce. To doprowadziło do tego, że nie mamy właśnie jednego po prostu systemu, z którego obowiązek mają korzystać wszyscy uczestnicy. Mam tutaj na uwadze zarówno przewoźników kolejowych, jak i oczywiście zarządcę infrastruktury PKP SA i np. samorządowych operatorów, którzy również zarządzają dworcami kolejowymi.

Dzisiaj na wielu dworcach można zauważyć dosyć nowoczesne systemy informacji pasażerskiej. Natomiast stwierdzamy, że dyżurni ruchu, którzy mają aktualne, bezpośrednie informacje o opóźnieniach pociągów, nie mają możliwości wejścia do systemu i ingerencji czy wpływu na jakąś korektę opóźnienia, które jest przekazywane mylnie, z uwagi na to, że aplikacją zarządza np. przedstawiciel PKP SA.

Chciałbym powiedzieć, że ochrona praw pasażera jest jednym z priorytetów działania prezesa UTK. Informacja pasażerska odpowiada ciągłemu monitorowaniu przez prezesa UTK. Czynności nadzorcze przeprowadzamy u wszystkich zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i sprzedawców biletów. Realizacja tych obowiązków polega właśnie na przeprowadzaniu kontroli zarówno podczas zaplanowanych działań, bezpośrednio w pociągach, jak i na stacjach i przystankach kolejowych, jak również doraźnie po jakichś sygnałach, które otrzymujemy od klientów kolei, czyli od pasażerów.

Proszę państwa, to nie jest nic trudnego, o czym chciałem powiedzieć, ale myślę, że przy tej okazji państwo powinni mieć wiedzę i świadomość, że prezes UTK w ostatnim okresie nałożył bardzo duże kary na te podmioty, które nie wywiązywały się z obowiązków. Kary sięgają 2 mln zł. Jedną z najwyższych kar, jakie nałożyliśmy w tym zakresie, jest kara 1 mln zł nałożona przez prezesa urzędu na PKP PLK właśnie za nieprawidłową realizację obowiązków informacyjnych wobec pasażera. Oczywiście ten proces nie może polegać tylko i wyłącznie na karaniu, bo jednak musimy szukać przyczyn i podejmować pewne działania systemowe.

Jako urząd wprowadziliśmy bezpłatne infolinie dla pasażerów jako kanał bezpośredniego kontaktu w sprawach pasażerskich, w tym informacji na temat utrudnień w ruchu i opóźnień pociągów. Z naszej inicjatywy został wprowadzony mechanizm automatycznego informowania pasażerów przez maile i esemesy o utrudnieniach i opóźnieniach w ruchu oraz zmianach w zakresie świadczonych usług. Cały czas dbamy o standard przekazywania informacji pasażerowi, zarówno informacji wizualnej, jak

i głosowej, na stancjach i na przystankach kolejowych. Chcę powiedzieć również o naszej inicjatywie, która była związana z usprawnieniem przejazdu czy w ogóle z organizacją podróży dla grupy pasażerów wymagających szczególnej uwagi w zakresie informowania o wszelkich odstępstwach od rozkładu jazdy. Mam tutaj oczywiście na uwadze osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.

Chciałbym może powiedzieć na zakończenie, że w ostatnim czasie na obiektach zarówno PKP PLK, jak i PKP SA, a mam tutaj na uwadze stacje i dworce kolejowe, zostało zainstalowanych 146 nowoczesnych systemów dynamicznej informacji pasażerskiej – 87 jest zarządzanych przez PKP PLK, a 59 jest na dworcach PKP SA. One rzeczywiście działają zdecydowanie lepiej niż te wszystkie pozostałe, czyli liczba błędów jest na zdecydowanie niższym poziomie. Natomiast chciałbym powiedzieć też o skali tego wyzwania, bo mówię tutaj o 146 obiektach, a PKP zarządza 600 czynnymi dworcami, do tego zaś są jeszcze dworce samorządowe, a na polskiej sieci kolejowej jest łącznie 3,9 tys. stacji i przystanków. Dzisiaj wiele z nich nawet nie ma megafonów. Obowiązujące przepisy dają zarządcom infrastruktury wybór dotyczący stosowania w nowych i zmodernizowanych obiektach systemów informacji głosowej, wizualnej oraz łącznie głosowej i wizualnej. Dlatego PKP PLK w ostatnim okresie podzieliła sobie stacje na różne kategorie w zależności od wymiany pasażerskiej i odległości od głównych aglomeracji. W zależności od tego, jak gdyby udziela różnych informacji.

Może tak optymistycznie chciałbym powiedzieć, że istnieją takie programy jak e-Tablica, którą stworzyła PKP Informatyka. Są one bardzo innowacyjne, a innowacja polega na tym, że mogą, jak gdyby zintegrować w jednym miejscu informacje o bieżącym ruchu pociągów bądź podchodzić do różnych systemów, które istnieją, potrafiąc je w pewien sposób integrować i powodując, że one są po prostu ze sobą kompatybilne. Przepływ informacji pomiędzy tymi systemami jest bez zakłóceń. Chciałbym tutaj zaprezentować jeden z takich systemów, które właśnie pozwalają na wysyłanie informacji czy to na esemesa, czy na maila. To jest znany pewnie wszystkim z państwa, którzy korzystają z usług kolei, Bilkom. Jest to system stworzony przez PKP Informatykę. System Bilkom daje też możliwość zakupu biletów. Z tego systemu korzysta większość przewoźników, ale np. niestety nie korzystają WKD i Szybka Kolej Miejska (SKM) w Warszawie ani Koleje Mazowieckie, nad czym bardzo ubolewamy, ale podejmujemy ciągłe działania, które są związane z tym, że zachęcamy przewoźników do tego, żeby po prostu uczestniczyli w systemie informowania Bilkom. Myślę, że to jest też ważna informacja, że prezes UTK niestety nie ma takich narzędzi prawnych, by jak gdyby zobowiązać przewoźników do przekazywania danych do takich aplikacji. Tak jak powiedziałem wcześniej, wydaje się, że przewoźnicy i zarządcy infrastruktury po prostu powinni mieć obowiązek informowania i przekazywania nieodpłatnie takich danych, które związane są z uruchomieniem i opóźnieniem pociągów.

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Jeżeli chodzi o ogóle dane dotyczące punktualności i informacji pasażerskiej, to jest wszystko. Jeśli są jakieś pytania, to oczywiście jesteśmy do państwa dyspozycji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie, za tę jakże merytoryczną prezentację. Otwieram dyskusję. Zachęcam do zgłaszania się w dyskusji i zadawania pytań. Są mikrofony na stołach. Można wziąć mikrofon i zadać pytanie. Pani przewodnicząca, proszę bardzo o zabranie głosu.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Dzień dobry. Panie prezesie, mam dwa pytania. Dziękuję za prezentację.

Mam pytanie o to, jakie jest stanowisko prezesa UTK, jeżeli chodzi o kwestię otwartości danych, które znajdują się w publicznych podmiotach. Mam tutaj na myśli m. in. spółkę PKP PLK, bo ona faktycznie nie udostępnia danych o tym, gdzie znajdują się pociągi i jakie jest ich opóźnienie. Z tym jest spory kłopot. Czy nie powinno być tak, że jako państwo płacimy za utrzymanie infrastruktury, to dane powinny być dostępne i udostępniane podmiotom, które chciałyby z nich skorzystać? To się nie dzieje już od jakiegoś czasu. To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie dotyczy z kolei perspektywy pasażera związanej chociażby z funkcjonowaniem dworców i z wprowadzeniem opłaty dworcowej, którą pokrywają przewoźnicy w zależności dworca. Można założyć, że to pasażerowie ponoszą koszty tej opłaty, kupując po prostu bilet na poszczególne pociągi, którymi jadą. Teraz pytanie. Co w zamian otrzymują pasażerowie? Czy jest jakiś minimalny standard, którego pasażerowie mogą oczekiwać? Doskonale wiemy, jak wyglądają dworce w różnych miejscowościach. Mając na myśli ten standard, wyobrażam sobie przynajmniej jedną bezpłatną i funkcjonującą toaletę na dworcu, z której można skorzystać, poczekalnię ogrzewaną zimą, porządek. Z toaletami jest o tyle problem, że tak naprawdę wszystko zależy od zarządcy dworca. Pasażerowie płacą 3–4 zł albo 2,50 zł, czasami mogą zapłacić tylko kartą, a czasami tylko gotówką. Skorzystanie z podstawowych funkcji to jest duży problem i utrudnienie w planowaniu podróży. Dodam tylko, że np. planując podróż lotniczą, nie zdarzyło mi się być na lotnisku, na którym skorzystanie z toalety byłoby płatne. Czemu takiego standardu nie chcemy wymagać też od kolei, jak i minimalnego zadbania o komfort podróżnych, którzy korzystają z tej infrastruktury, oczekując na pociąg? Jestem ciekawa stanowiska pana prezesa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca Sibińska, bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście będę monotematyczna. Przyznam szczerze, że ze zdumieniem przyjęłam, że w przypadku Polregio jest aż 90,96%, jeśli chodzi o spóźnienia, bo biorąc pod uwagę województwo lubuskie, to myślę, że my tam mamy dużo gorszy wynik. Jestem przekonana, że to wszystko też powoduje, że wynik jest taki a nie inny.

Bardzo dziękuję zarówno panu prezesowi, jak też całemu urzędowi za kontrolę tej sytuacji w województwie lubuskim i za ostatnie decyzje. Tak jak pan powiedział, nikogo nie zadowalają kary, które są nakładane na podmioty, bo zamiast płacić kary, to te pieniądze mogłyby być wykorzystane na zupełnie co innego. Mam przekonanie, że akurat w tym przypadku złożyło się kilka elementów, to pierwszy jest tabor, który jest taki, jaki jest, a jest wadliwy, bo realizowany w starszych systemach. Są też niestety awarie i uszkodzenia infrastruktury. W związku z tym jest właśnie wydłużony czas postoju, są naprawy itd.

Myślę jednak, że jedną z podstawowych przyczyn takiego stanu rzeczy jest właśnie kwestia infrastruktury. Przed posiedzeniem Komisji rozmawialiśmy chwilę o tym, że bez elektryfikacji linii kolejowej nr 203 ta sytuacja w województwie lubuskim się nie poprawi. Apeluję tu też do państwa o to, żeby wspierać inwestycję w zakresie elektryfikacji linii nr 203, bo ona w znakomity sposób może poprawić całą sytuację w województwie lubuskim. Przejrzałam wydawnictwo i tak naprawdę województwo lubuskie to jest biała plama. Poza Odrzanką nic więcej tutaj nie ma przedstawionego, a naprawdę jest dużo ciekawych rzeczy. Gdyby linia nr 203 była dobrze zrobiona, to myślę, że moglibyśmy przedstawić jeszcze dużo ciekawych elementów.

Na temat informacji pasażerskiej absolutnie zgadzam się z tym, że ona jest niedostateczna i niewystarczająca. Pasażerowie bardzo często negatywnie oceniają tę informację, ponieważ w przypadku spóźnień, odwoływanych pociągów i komunikacji zastępczej okazuje się, że informacja jest niewystarczająca albo nie dociera do pasażerów. Pasażerowie często podają właśnie to, że nie mają żadnej informacji w przypadku odwołania, opóźnienia czy komunikacji zastępczej. O samej komunikacji zastępczej wielokrotnie powtarzałam, że ona w ogóle się nie pokrywa z potrzebami pasażerów i często w ogóle nie zatrzymuje się tam, gdzie ci pasażerowie czekają na komunikację zastępczą.

W temacie punktualności pociągów pasażerskich mam jak najgorsze doświadczenia. Wiem, że tutaj na pewno możemy liczyć na wsparcie, ale mówię, że potrzebne jest też przede wszystkim wsparcie infrastrukturalne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej. Pan poseł Wnuk, bardzo proszę.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Cały czas rozmawiamy tutaj o infrastrukturze i o maszynach, ale na dzisiaj jeszcze nie mamy automatyzacji. Do tego wszystkiego jeszcze potrzebny jest człowiek, czyli maszynista. W tej kwestii chciałbym zabrać głos, a w sumie zadać pytania.

Mamy tutaj piękny budynek. Widać, że jest bardzo dobrze przygotowany pod kątem szkoleń maszynistów. Chciałem zadać pytanie o to, jak wygląda w ogóle liczba osób zainteresowanych, chętnych, żeby przejść szkolenia, ukończyć kurs i zostać maszynistą. Jak wygląda zdawalność egzaminów? Oczywiście wiem, że egzaminy są trudne. Czyli procentowo jak mniej więcej wygląda zdawalność? Nie wiem, czy pan jest w stanie odpowiedzieć na te pytania, bo oczywiście mamy szeroki zakres różnego rodzaju firm, które obsługują nasz rynek. Czy mamy dzisiaj wystarczającą liczbę maszynistów na polskim rynku? Czy brakuje osób wykonujących ten zawód? Wiem, że to pytanie trochę retoryczne, ale prosiłbym, żeby pan odpowiedział na to pytanie.

Jeszcze jedna kwestia. Wiem, że teoretycznie są przepisy, które regulują, jak powinny pracować osoby z tej grupy zawodowej, ile godzin mogą spędzić, prowadząc lokomotywę, natomiast nie ma ustawy o pracy maszynistów. Czy w tym zakresie są jakieś pomysły, jakieś plany? Czy coś się tutaj dzieje od strony państwa? Czy coś w tym kierunku też idzie? To jedna kwestia.

Druga kwestia. Nie chcę mówić tutaj o moich stronach regionalnych, bo tego jest bardzo dużo. Tak naprawdę nie chcę tu zabierać czasu w tym momencie. Wiadomo, że to będzie w formie interpelacji i jakichś innych pytań na temat infrastruktury. Natomiast też przejrzałem tę książkę „Przez Polskę koleją". Pierwszy jest bardzo ważny szlak warszawsko-wiedeński, który powstał w XIX w. Na końcowej trasie Kongresówki tak naprawdę były dwa dworce – Sosnowiec Główny i Sosnowiec Granica, jak nazywał się ten ostatni, czyli obecne Maczki. To jest temat, który przewijał się w poprzednich kadencjach. W tych latach nie byłem jeszcze posłem, ale wiele się na ten temat opowiadało. Niestety nic się z tym nie dzieje. Zostało w to wsadzonych kilkanaście milionów złotych. Zabytkowa komora celna została zburzona. Mam pytanie, czy są jakiekolwiek plany w tym zakresie, czy cokolwiek państwo działają, bo obecnie kolej warszawsko-wiedeńska… Tam się nic nie zatrzymuje poza PKP Cargo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Proszę bardzo.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie prezesie, właśnie jeszcze w uzupełnieniu pierwszego pytania pana posła, bo w zestawieniu przyczyn opóźnień nie mamy właśnie tego komponentu ludzkiego, czyli kadry, a wiemy, że to też jest jeden z powodów. Są braki kadrowe, zwolnienia chorobowe itd. Tak więc czy to jest na tyle nieistotna przyczyna, którą trudno uwzględniać? Czy ona jest tam uwzględniana w jakiejś innej pozycji?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Od razu oddaję mikrofon panu przewodniczącemu Lamczykowi. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, panie prezesie, w zasadzie chciałbym poruszyć dwa tematy.

Mianowicie wiadomość dynamiczna. Wiemy, jakie problemy były chociażby na Pomorzu, gdzie właśnie na styku dwóch operatorów Thalesa i Bombardiera były problemy z interfejsem. Ileś środków tutaj trzeba było właśnie przekazać. W tym momencie dziękuję panu prezesowi za pomoc, bo pan dużo nam wtedy pomógł. Oszczędziliśmy środki, ale to właśnie był duży problem. Natomiast chciałbym zapytać, jak Kolejowe Zakłady Łączności w Bydgoszczy, bo one były właśnie od tych urządzeń na rynku, a słyszałem, że wszystkie zamówienia zabrała jakaś tam spółka chińska. Czy to jest prawda czy nie? Czy te zakłady nadal produkują, bo one były bardzo dobrym producentem urządzeń od wiadomości dynamicznej?

Druga sprawa. W wykazie jest informacja, że tabor stanowi prawie 31% opóźnień. Rzeczywiście taboru brakuje, ale przede wszystkim nie był uruchomiony krajowy plan odbudowy (KPO). W tej chwili mamy chociażby sygnał wczorajszy, że na Pomorzu dostaliśmy środki z KPO i zostało zakupionych 10 pojazdów EZT, tj. elektrycznych zespołów trakcyjnych, ale to jest też problem, bo PKP PLK nie zrobiły elektryfikacji na linii nr 201 i na liniach dojazdowych, więc też się borykamy z tym wszystkim. Brakuje właśnie tego taboru. Zabrakło także wyobraźni, ponieważ trzeba powiedzieć, że polskie firmy, które produkują tabor, musiały sobie szukać różnych zamówień. Wyszukały je sobie przeważnie za granicą, ponieważ musiały coś robić. Mam na myśli Pesę czy Newag itp. Teraz spłyną środki z KPO i będą problemy z zamówieniami, żeby się wyrobić w czasie. Jak analizuje się chociażby regionalne koleje, to one rocznie potrzebują 100 pojazdów. To jest bardzo dużo i będą problemy na polskim rynku, żeby je pozyskać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Nie było więcej zgłoszeń. Czy ktoś z pań posłanek bądź panów posłów jeszcze chce zabrać głos? Nie.

To pozwolę sobie na koniec, panie prezesie, zapytać o kilka rzeczy. Bardzo prosiłbym o doprecyzowanie, jeżeli chodzi o punktualność. Rozumiem, że mamy pewne definicje punktualności i mieścimy się w jakimś przedziale. W związku z tym, gdy np. w WKD mamy ponad 98%, jeżeli chodzi o punktualność, to znaczy, że pociągi się nie spóźniły więcej niż… Bardzo prosiłbym, żeby pan prezes doprecyzował, bo to nie jest chyba do końca tak, że one przyjeżdżają punktualnie, tylko 98% pociągów nie spóźniło się więcej niż ileś minut. Teraz nie pamiętam, czy to jest 5 minut. Pozwolę sobie pana prezesa tutaj poprosić o informację.

Drugie pytanie od razu. Czy jest w ogóle prowadzona statystyka dotycząca pociągów, które rzeczywiście przyjechały o czasie na stację kolejową? Czy taka statystyka jest w ogóle możliwa do wyciągnięcia? To pytanie właśnie o tę realną punktualność.

Trzecie pytanie dotyczy przyczyn opóźnień. Tabor to jest 30%. Pytanie może trochę z boku. Czy UTK podejmował w ostatnim czasie działania dotyczące Newagu? Kwestia taboru jest niezwykle ważna. Mieliśmy już krótką rozmowę na ten temat, ale jest pytanie. Czy w zakresie dla mnie bardzo porażających informacji dotyczących możliwego programowego blokowania taboru kolejowego UTK prowadzi jakieś działania w tej sprawie?

Kolejna rzecz dotyczy systemów informacji, bo rzeczywiście jest tak, że one są różne. Pytanie, panie prezesie. Kto powinien ustalać standard? Czy to powinien robić UTK czy też – nie wiem – zarządca infrastruktury? W którym kierunku powinny pójść ewentualne prace legislacyjne? Wydaje mi się, że jest trochę tak, że systemy mogą być różne, ale one muszą ze sobą rozmawiać. Innymi słowy, musi być jakiś interfejs, który powoduje, że nawet różne systemy komunikują się ze sobą i że te informacje są przekazywane.

Pan prezes był uprzejmy zauważyć w zakresie Bilkomu, że nie wszyscy przewoźnicy korzystają z takiej możliwości. No właśnie jest takie pytanie, kto powinien to nakazać. Czy to powinna być regulacja ustawowa? Czy to powinien być jakiś interfejs zdefiniowany przez UTK czy przez zarządcę? Bardzo prosiłbym o jakąś refleksję dotyczącą tej sprawy.

Jeszcze jedno pytanie, które dotyczy informacji już na stacjach kolejowych, ponieważ pan prezes był uprzejmy poinformować, że w zakresie rodzaju informacji czy to głosowej, czy wizualnej pewne standardy określa PKP PLK, czyli im dalej od siedziby aglomeracji, tym ta informacja jest… No właśnie, pytanie jest takie, czy to nie powinno być… Tu się zgadzam, że być może zapowiedź głosowa nie wszędzie jest konieczna, a może jest konieczna, natomiast zawsze powinna być wizualna jako chyba bardziej dostępna, przynajmniej w mojej ocenie. Jak to powinno być skonstruowane? Czy powinien być standard minimum obejmujący jeden rodzaj informacji? Czy to powinno być określone w prawie? Czy też obie informacje powinny być jakoś dostępne? To właśnie jest dobre pytanie, bo wydaje się, że to jest coś, co rzeczywiście można by było skatalogować i dookreślić.

Myślę, że w tym momencie to wszystkie pytania. Jeżeli nie ma więcej pytań, a nie słyszę, panie prezesie, oddaję panu głos. Bardzo proszę o udzielenie informacji oraz odpowiedzi na pytania pań posłanek i panów posłów. Dziękuję.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pewnie mógłbym trochę poodpowiadać na te pytania, ale są ze mną tutaj dyrektorzy UTK, którzy bezpośrednio za to odpowiadają. Jeżeli pan przewodniczący wyraziłby na to zgodę, to…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Oczywiście, panie prezesie. Jak najbardziej proszę również kierować tą dyskusją, tak jak pan prezes będzie uznawał za stosowne.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Dobrze. To bardzo dziękuję. W kolejności zadawanych pytań pozwolimy sobie odpowiadać. Jeżeli chodzi o punktualność pociągów i definicje, to bardzo prosiłbym panią dyrektor Departamentu Regulacji Rynku Alicję Kozłowską o udzielenie odpowiedzi.

Dyrektor Departamentu Regulacji Rynku UTK Alicja Kozłowska:

Dzień dobry. Szanowni państwo, w zakresie definicji to jest rzeczywiście 5 minut i 59 sekund. Powyżej 6 minut czy od 6 minut to już jest pociąg opóźniony. Wszystkie pociągi do 5 minut i 59 sekund są traktowane jeszcze jako pociągi aktualne.

Jeśli chodzi o statystykę, oczywiście mamy statystykę zarówno w zakresie pociągów aktualnych, czyli tych do 6 minut, jak też odrębnie. Przygotowujemy teraz duże opracowanie. Myślę, że będzie możliwe przekazanie państwu w najbliższych tygodniach takiego opracowania, gdzie szczegółowo wyróżniamy też grupę do 6 minut, jaka to jest część w czasie opóźnień czy w liczbie opóźnień. Mogę na szybko powiedzieć, że gdybyśmy do liczby opóźnień zakwalifikowali wszystkie pociągi nawet powyżej kilku sekund, to zmniejszyłoby to punktualność i byłaby ona na poziomie około 70%, więc jest też duża grupa opóźnień do 5 minut. Często przyczyną jest np. lokowanie podróżnych, średnio na poziomie 3 minut opóźnienia, ponieważ pasażerowie są lokowani czy zmieniany jest peron. Szczególnie przy pracach modernizacyjnych przyczyna handlowa też tutaj ma istotne znaczenie.

Odniosę się jeszcze do tego punktu, który obejmuje personel. Personel jest w przyczynie handlowej. W tych dużych dziewięciu grupach, które prezentował pan prezes, była przyczyna handlowa. Tam jest m.in. personel. Sam personel nie ma dużego procentu. Jego udział to jest poniżej 1% we wszystkich opóźnieniach. Z tych ponad 160 grup każda grupa jest analizowana. Bardzo kluczowe jest prawidłowe przypisywanie opóźnień, żeby potem móc ocenić, które rzeczy trzeba byłoby wyeliminować, żeby poprawić tę punktualność. Mamy więc szczegółowe opracowanie. Jest bardzo dużo tych informacji. Być może więc na tym etapie bym zakończyła w zakresie opóźnienia.

Potem pojawiło się też pytanie dotyczące opłaty dworcowej. Jest to rzecz będąca przedmiotem naszych analiz. Rozpocznę najpierw od kwestii, czy przewoźnicy rzeczywiście powinni płacić za tę opłatę dworcową. Po analizie wszystkich przepisów, a w tym obszarze toczy się zresztą wiele postępowań, uznaliśmy, że tak, że opłatę dworcową za powierzchnię dla podróżnych… Pasażerowie mają to za darmo, co jest ustalone w ustawie, ale przewoźnicy ponoszą tę opłatę.

Dokonaliśmy też weryfikacji. Prowadziliśmy postępowanie, jakie elementy powierzchni mogą wchodzić w ramach tej opłaty. Przed prezesem UTK toczy się postępowanie administracyjne wobec PKP SA. Wydaliśmy decyzję, które elementy mogą być uznane, a które nie, jako powierzchnia do odprawy podróżnych, za którą płacą przewoźnicy kolejowi. Teraz toczy się ono z wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. Jest szereg tych elementów. Oczywiście są też powierzchnie parkingów i toalet. Są elementy właśnie tej ogólnej przestrzeni. Operator PKP SA zapewnia też miejsca pod kasy w wielu dworcach. Zapewnione są także miejsca pod informatory czy automaty biletowe. Tych elementów jest bardzo dużo. Analizowaliśmy, która usługa może być wliczona, a która nie, do kosztów udostępnienia stacji pasażerskich. Wskazywaliśmy pewne naruszenia przepisów. Uważamy, że pewne rzeczy trzeba inaczej uregulować. To postępowanie

dotyczyło też kosztów, jakie koszty mogą być bezpośrednie, a które koszty mogą być wliczone jako pośrednie, jakie narzuty mogą być określone, w jaki rozsądny sposób powinien być liczony zysk. Szczegóły dotyczące opłat analizujemy jeszcze z wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. W najbliższym czasie taka decyzja będzie wydana. To jest więc ten pierwszy obszar: czy przewoźnicy powinni płacić za powierzchnie, a jeżeli tak, to potem jakie koszty mogą być wliczone.

W jaki sposób są podzielone dworce? Kategorii dworców jest wiele. W kategorii premium są największe dworce, gdzie koszty są wyliczone bezpośrednio dla każdego z dworców. Są też zgrupowane kategorie dworców, takie jak wojewódzkie, aglomeracyjne, regionalne, lokalne czy turystyczne, gdzie te koszty są zgrupowane i wyliczona średnia. Każdy rodzaj dworca ma też pewne standardy.

Teraz przechodzimy do standardów. Wydaje nam się, że to jest obszar, który na pewno wymaga dalszych analiz w zakresie dostosowania powierzchni do rzeczywistych potrzeb, bo zmienia się rola danego dworca i zmieniają się potoki podróżnych. Chodzi o dostosowanie się do wzrastającej liczby pasażerów i reagowanie na potrzeby rozwoju rynku kolejowego. Jest bardzo ważne i kluczowe, aby zachować standard, bo to też świadczy o poziomie, jak jest postrzegana kolej, czy warto z niej korzystać. Ten pierwszy moment to jest właśnie dworzec, z którym się spotyka pasażer, więc to będzie jeszcze dalszym celem naszych badań.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Bardzo dziękuję pani dyrektor. Myślę, że pani dyrektor omówiła pokrótce dwa tematy, tj. opłatę dworcową i punktualność pociągów. A teraz, jeżeli chodzi o to, o czym mówiła pani poseł Matysiak, otwartość danych, przepływ i udostępnianie danych, ale też z uwzględnieniem aspektów formalnych i prawnych, czy to jest uregulowane, czy to nie jest uregulowane. Tu bardzo prosiłbym pana dyrektora Departamentu Przewozów Pasażerskich Karola Kłosowskiego.

Dyrektor Departamentu Przewozów Pasażerskich UTK Karol Kłosowski:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, odpowiadając na pytanie pani przewodniczącej, chciałbym oczywiście odpowiedzieć, że UTK jest otwarty na otwartość danych. Chciałem zapewnić, że popieramy wszystkie inicjatywy, które zmierzają do tego, by dane, które są dzisiaj zbierane i w jakiś sposób wykorzystywane przez szeroko rozumiane przedsiębiorstwa funkcjonujące na rynku kolejowym, były dostępne dla każdego zainteresowanego, kto chciałby z nich skorzystać. Wydaje się to naturalne, bo doświadczenie pokazuje, że na wielu różnych rynkach taka otwartość danych i ich wykorzystywanie są z pożytkiem dla rozwoju tych rynków, a przede wszystkim rozwiązań informatycznych i teleinformatycznych.

Natomiast myślę, że wszyscy, którzy interesują są transportem, rzeczywiście znają przypadki blokowania dostępu do tego typu danych przez podmioty kolejowe. Niestety powszechnie obowiązujące dzisiaj przepisy nie są w tym zakresie doskonałe. Oprócz naszej deklaracji popierania inicjatywy otwierania danych, aby każdy zainteresowany mógł korzystać z tych danych, które już dzisiaj posiadają przewoźnicy pasażerscy czy też zarządcy infrastruktury, oczywiście na zasadach określonych w przepisach, w granicach obowiązujących przepisów, a także na podstawie umów czy porozumień zawieranych z tymi podmiotami, nie na zasadzie nieautoryzowanego dostępu do tych systemów… Szanowni państwo, wydaje się, że to właśnie dostęp do tych systemów mógłby być gwarantowany też na poziomie ustawowym i że właśnie wprost w ustawie o transporcie kolejowym. Wydaje się, że to nie jest trudne do zapisania, aby podmioty kolejowe miały taki obowiązek wynikający wprost z przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Natomiast były również pytania dotyczące standaryzacji, wymiany czy dostarczania informacji pasażerskiej, ale też uczestnictwa w systemach sprzedaży. Jeżeli chodzi o standard informacji pasażerskiej na stacjach i przystankach, o który pytał pan przewodniczący, to tutaj rzeczywiście obowiązujące przepisy, ale na poziomie europejskim, zostawiają zarządcy infrastruktury pewnego rodzaju dowolność co do tego, czy informację pasażerską będzie przekazywał albo w formie wizualnej i głosowej, albo w jednej lub w drugiej. Korzystając z tej możliwości, zarządca infrastruktury dokonał

kategoryzacji stacji i przystanków kolejowych, oczywiście w oparciu o różne parametry, mając na uwadze lokalizację i wymianę pasażerką na przystankach. Rzeczywiście ten standard jest różny, co nie oznacza, że jest idealny, jak to życie pokazuje.

Jeżeli natomiast chodzi o kwestie związane z dostępem czy uczestnictwem w systemach sprzedaży, to chciałbym też coś zaznaczyć. Podaliśmy tutaj przykład Bilkomu, ale oczywiście to jest właśnie przykład rozwiązania informatycznego, które może być zastosowane, natomiast zależy nam na tym, aby na poziomie ustawowym zagwarantowane było to, by podmioty kolejowe miały obowiązek po pierwsze przekazywania danych, ale po drugie uczestnictwa w tego typu systemach po to właśnie, żeby pasażerowie mieli w jednym miejscu możliwość kompleksowego – w cudzysłowie – załatwienia swoich spraw związanych z organizacją i realizacją podróży. Czyli chodzi o stworzenie one stop shop, jednego punktu kontaktu z systemem kolejowym, gdzie można sprawdzić rozkład jazdy i ceny biletów, kupić bilet i być obsłużonym w przypadku jakichś utrudnień. W tym zakresie brakuje dzisiaj takiej gwarancji prawnej. Wydaje się, że na poziomie ustawowym można byłoby to uregulować. Bardzo dziękuję.

Prezes UTK Ignacy Góra:

To może pozwolę sobie odpowiedzieć na pytania, które zadała pani poseł Sibińska. Powiem tak, że sytuacja w województwie lubuskim jest przez nas monitorowana. Oczywiście monitorowanie polega na tym, że byliśmy tam na licznych kontrolach i wiemy, co jest przyczyną takiego stanu rzeczy. Stwierdziliśmy tam szereg nieprawidłowości. Są pewne obowiązki, które ciążą na przewoźniku kolejowym. Tam tę działalność wykonuje przewoźnik Polregio. Jak pociąg jest odwoływany, to oczywiście powinna być komunikacja zastępcza, a tam ciągle po prostu jej nie było. Nie ukrywam, że na tę okoliczność prowadzimy postępowanie administracyjne, które może zakończyć się nałożeniem kary na tego przewoźnika, natomiast karanie nie rozwiązuje po prostu problemów. Uważamy, że każdy przewoźnik kolejowy, jak świadczy usługi, to powinien mieć pewną rezerwę taborową. Niestety stwierdziliśmy, że tam nie ma takiej rezerwy. Rzeczywiście tam ruch prowadzony jest trakcją spalinową. Powiedziałbym, że to jest problem ogólnosieciowy, bo przecież Polregio nie prowadzi działalności tylko w województwie lubuskim, ale na całej sieci kolejowej. No ale to też świadczy o tym, że tego taboru spalinowego nie ma w innych zakładach Polregio, bo po prostu nie ma takiej rezerwy. Nie powinno być takiej sytuacji, ale niestety jest.

Natomiast chciałbym powiedzieć, że absolutnie nie zgadzam się np. z takim sformułowaniem, że jak pojazdy są starsze, to one nie mogą być niezawodne. Absolutnie nie. Po to jest system utrzymania tych pojazdów i po to właśnie wykonujemy czynności utrzymaniowo-naprawcze różnych poziomów, również naprawy piątego poziomu (P5). To są naprawy główne, które tak naprawdę przywracają 100% sprawności technicznej takiego pojazdu. Przecież wydajemy olbrzymie pieniądze na to, żeby niezawodność tego pojazdu była tak jak nowego pojazdu. Przyglądamy się więc także jakości tych usług, które są świadczone przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, jak również producentów, bo ta usługa, która jest wykonywana, musi być zdecydowanie wykonywana na wyższym poziomie, a wyższy poziom to jest wyższa niezawodność pojazdu. Jeżeli po takich czynnościach utrzymaniowo-naprawczych pojazdy się psują, to jednoznacznie świadczy o tym, że naprawa została wykonana w sposób niewłaściwy. Podczas kontroli, którą wykonujemy w województwie lubuskim, na to już zwracamy uwagę.

W obszarze, o którym pytał pan poseł Wnuk, powinien się akurat wypowiedzieć dyrektor Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, ale dyrektor Grzegorz przesłał mi esemesa, co jednoznacznie wskazuje, że wolałby, żebym jednak to zrobił ja, więc jeżeli panu przewodniczącemu to nie przeszkadza, to rzeczywiście odpowiem. Proszę państwa, znajdujemy się w takim ośrodku, gdzie oprócz „egzaminowania” jest również drugie słowo „monitorowanie”. Mamy tutaj stworzony system, który tak naprawdę prześwietla każdego maszynistę, który wykonuje jakiekolwiek usługi na sieci PKP PLK. „Prześwietla” to nie jest ładne słowo, ale naprawdę mamy dane, jeżeli chodzi o historię zawodową, o każdym maszyniście, a maszynistów na sieci kolejowej jest kilkanaście tysięcy. Czyli mamy taki system. Wszystkie kwalifikacje, autoryzacje, odcinki linii,

znajomość taboru, znajomość języka, imię i nazwisko, PESEL – to wszystko w ośrodku po prostu posiadamy. Mogę zapewnić pana posła i wszystkich państwa, że posiadamy pełną wiedzę na wszystkie tematy, które tutaj zostały zgłoszone i wyartykułowane. Oczywiście, że jako UTK śledzimy zatrudnienie na wszystkich stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu, ale najbardziej rozpoznajemy właśnie te, które dotyczą maszynistów kolejowych.

Jeżeli pan poseł pyta o to, czy brakuje maszynistów, to tak. Uważamy, że ich brakuje. Naszym zdaniem brakuje około 1,5 tys. maszynistów. To są oczywiście dane szacunkowe. Wszystkich, którzy posiadają licencje i świadectwa maszynisty, jest ponad 13 tys. Mogę powiedzieć, że brakuje około 10% maszynistów.

Natomiast zauważamy, z czego jesteśmy zadowoleni, że przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury szkolą maszynistów, bo oni również ich zatrudniają. Ci maszyniści do nas przyjeżdżają i są weryfikowani. My nie szkolimy, o czym chciałbym jeszcze raz przypomnieć. Szkolą ośrodki, a my egzaminujemy. Na liście prezesa dzisiaj jest już pewnie ponad 40. Tak, szkolą na licencję i szkolą na świadectwo. Natomiast egzamin dla wszystkich maszynistów przeprowadzany jest centralnie właśnie tutaj, w tym ośrodku w Warszawie, w którym się znajdujemy.

Coś takiego, co państwa na pewno w ośrodku interesuje, to zdawalność, jeżeli chodzi o egzaminy. W tej chwili najwięcej egzaminów wykonaliśmy na licencję maszynisty. To jest pierwszy etap szkolenia maszynistów. Tych egzaminów przeprowadziliśmy około 1 tys. Zdawalność wynosi dokładnie 74%, czyli około 26% tych osób, które tutaj przyjeżdżają, w pierwszym terminie nie zdaje takiego egzaminu. W ostatnim okresie z uwagi na długi cykl szkolenia w drugiej części, czyli na świadectwo, zaczęliśmy przeprowadzać pierwsze egzaminy z wykorzystaniem symulatorów, bo one są właśnie w drugiej części. Muszę państwu powiedzieć, że zdawalność jest na porównywalnym poziomie.

W pierwszych egzaminach osobiście brałem udział. Muszę państwu powiedzieć trochę z dumą, że naprawdę przyjeżdżały tutaj młode osoby, które były po prostu świetnie wyszkolone. Mogę też powiedzieć, że były tutaj osoby szkolone przez taki podmiot jak Koleje Wielkopolskie, z których wiedzy i umiejętności nie tylko jako prezes urzędu byłem naprawdę zadowolony. Zatrudniamy tutaj ponad 20 egzaminatorów, czynnych maszynistów. Oni też byli bardzo zadowoleni, co oczywiście świadczy o tym, że wprowadzenie naszego rozwiązania i tej weryfikacji w sposób mobilizujący działa również na te podmioty, które szkolą, bo one wiedzą, że tutaj muszą być wiedza i umiejętności, bo jak ich nie ma, to po prostu takiego egzaminu ci kandydaci nie mają prawa przejść z wynikiem pozytywnym.

Jest coś takiego, jeżeli chodzi o zespół maszynistów, na czym niektórym organizacjom społecznym bardzo zależy. To jest wprowadzenie ustawy o czasie pracy maszynistów. Chciałbym powiedzieć, że my jako instytucja UTK też uważamy, że zatrudnienie maszynistów w systemie kolejowym w Polsce powinno być na jednakowych zasadach. Te zasady powinny dotyczyć wszystkich maszynistów i wszystkich pracodawców, którzy maszynistów zatrudniają. To jest jakiś cel, który pewnie wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury chcielibyśmy w najbliższym czasie osiągnąć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie prezesie, jak rozumiem, zamykamy rundę pytań. Do pytania zgłosiła się pani posłanka Barbara Oliwiecka.

O jedną rzecz tylko dopytam, jeżeli mogę. Chodzi o systemy sprzedażowe, bo tutaj padł postulat zmierzający w kierunku nałożenia obowiązków na gestorów danych do ich udostępniania. Rozumiem, że to miałoby tak działać, że każdy gestor miałby obowiązek udostępniania dla wszystkich systemów, które ktoś będzie tworzył. Czy to chodzi o jeden wybrany system?

Bardzo proszę panią posłankę Oliwiecką.

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie. Szanowni państwo, w analizie opóźnień, szczególnie taboru, który stanowi ponad 30% opóźnień, brakuje informacji na temat nakładów naprawczych,

bo ostatnio to się przewinęło. Minister Malepszak udostępnił to w wywiadzie. Powiedział, że ponad 40% taboru PKP Intercity stoi, a ponoć nawet są to dane trochę zaniżone.

Moje pytanie jest takie. Czy państwo analizowali zakłady naprawcze, nie tylko PKP, ale również prywatne czy innych przewoźników? Czy tutaj nie ma czasami wąskiego gardła? Czy są opóźnienia na etapie remontów pojazdów albo potem ich dopuszczania po P5 do ruchu? Jestem ciekawa, czy może potrzeba wzmocnić ten sektor, żeby uruchomić jak największą liczbę taborów.

Wiem też, że izba, która zrzesza producentów i dostawców, czyli Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei, sygnalizowała ich problemy, którzy np. nie mogą dostarczać pewnych części, bo przewoźnicy boją się, że zmiana jakiejś części, np. tkaniny, będzie zmianą istotną i pojazd będzie musiał przejść ponowną homologację, podczas gdy brak decyzyjności jakiegoś organu, że jest to zmiana nieistotna, jeżeli oczywiście jakaś część spełnia wszystkie normy bezpieczeństwa. Chciałabym się dowiedzieć, czy w tym państwo faktycznie znajdują wąskie gardło, bo są takie problemy?

Czy są opóźnienia w remontach? Czy remonty są dobrze planowane, jeżeli stoi 40% taboru?

Odnośnie do informacji pasażerskiej powiem jeszcze, że podstawowy problem jest czasami taki, że po prostu nawet w pociągu w I klasie, którą jako posłowie mamy przyjemność jeździć, nie słychać radiowęzła. To jest właśnie awaryjność tego taboru.

Kolejne pytanie mam odnośnie do dopuszczenia do samego egzaminu maszynistów. Otrzymałam właśnie też z Kolei Wielkopolskich taką informację, że jest naprawdę gros – tam padła wielkość 30% – osób, które nie są w ogóle dopuszczane do egzaminu z racji problemów z używkami. Czy to jest problem, który państwo odnotowują, czy nie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Oddaję głos panu prezesowi. Po udzieleniu odpowiedzi w miarę sprawnie przejdziemy do drugiej części naszej prezentacji.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Chętnie odpowiedziałbym na pytania pani poseł, ale było jeszcze pytanie, które dotyczyło Newagu i chciałbym, żeby pani dyrektor Departamentu Techniki i Wyrobów na ten temat powiedziała dwa słowa. Rozumiem, że leży to w sferze zainteresowania państwa posłów, ale i całego społeczeństwa. Chciałem zapewnić, że oczywiście prezes UTK w tym uczestniczył i podejmuje pewne działania, a pani dyrektor powie o tych działaniach.

Natomiast tak szybciutko, proszę państwa, jeżeli chodzi o wąskie gardła, zakłady utrzymaniowe, czy one są, czy ich nie ma, to podmiotów, które wykonują czynności utrzymaniowo-naprawcze na różnych poziomach, od – powiedzmy – pierwszego do piątego, jest ponad 100. Biorąc pod uwagę ich liczbę w stosunku do wielkości czynnego taboru, to uważam, że to jest wystarczająca liczba.

Problemem jest natomiast po prostu prowadzenie właściwej polityki taborowej. Taką politykę powinien prowadzić każdy operator, który posiada pojazdy. Nie może po prostu dopuszczać do takiej sytuacji, że nagle wyłącza mu się cała grupa rozumiana jako typ pojazdu, np. na naprawę P5, a P5 może kosztować nawet 10 mln zł, bo nie jest on do tego przygotowany, żeby wydać tak olbrzymie pieniądze w danym momencie. Politykę taborową powinna więc posiadać każda firma. Powinna po prostu ją realizować na takiej zasadzie, że w zależności od wielkości floty i świadczonych usług należy mieć nie tylko sprawny tabor, ale wyłączać tabor i wykonywać odpowiednie czynności naprawcze, a do tego jeszcze, o czym mówiłem wcześniej, posiadać pewną rezerwę taborową. Nie możemy bowiem zakładać, że nie będzie takiego momentu, że nie uszkodzą się nawet te najnowsze pojazdy, które niezawodność mają na naprawdę bardzo wysokim poziomie, nawet 99,8%. Po prostu materia jest taka, jaka jest. Nawet taki pojazd potrafi się uszkodzić, ale musimy zagwarantować drugi pojazd, który go zastąpi. Oczywiście wyłączenie takiego pojazdu nie powoduje jedynie opóźnienia jednego pociągu, tylko brak do obsługi drugiego, trzeciego i czwartego pociągu, zgodnie z planem pracy takiego pojazdu. Dostrzegam, że niestety polityka taborowa nie jest właściwie realizowana

przez zainteresowanych operatorów. To jest opinia UTK. W pewnym momencie właśnie to doprowadza do takiej sytuacji.

Jeżeli chodzi o Newag, to też się pojawiła tutaj ocena znaczenia zmiany, ryzyka. Może dwa słowa.

Zastępca dyrektora Departamentu Techniki i Wyrobów UTK Joanna Krysztofiak:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Szanowna Wysoka Komisjo, jeżeli chodzi o pojazdy kolejowe, to kilka słów wprowadzenia. Pojazd kolejowy powinien spełniać wymagania określone w krajowych i europejskich przepisach. Są to wymagania techniczne. Żeby przewoźnik mógł rozpocząć eksploatację pojazdu, musi uzyskać na samym początku zezwolenie na wprowadzenie tego pojazdu do obrotu. Wydaje je UTK bądź Agencja Kolejowa Unii Europejskiej. Wymagania techniczne zapewniające interoperacyjność pojazdu są określone w technicznych specyfikacjach interoperacyjności.

Jeżeli mówimy już konkretnie o przypadku Newagu w kwestii usterki związanej z unieruchomieniem pojazdów, to ta usterka jest związana stricte z pokładowym systemem sterowania i bezpieczeństwem pociągu, co nie zostało w żaden sposób zdefiniowane w przepisach unijnych, jeśli chodzi o techniczne kwestie.

Przechodząc już do sprawy związanej z tym problemem, trzeba wskazać, że jeżeli problem powstaje i pojazd już jest wprowadzony do obrotu, to za wszelkie zmiany, jeżeli zachodzą w danym pojeździe, odpowiedzialny jest dysponent pojazdu, czyli tak naprawdę przewoźnik kolejowy. Producent danego typu pojazdu, który jest wprowadzony do obrotu, jest odpowiedzialny na tym etapie wprowadzenia do obrotu. Zapewnia: „Tak, mój pojazd spełnia określone wymagania unijne", ewentualnie zarządza zmianami typu… Ale mówiąc o producencie, mówimy o zarządzaniu projektowym na przyszłość dla kolejnych pojazdów, które z tej samej serii będzie chciał wprowadzać do obrotu. Tak naprawdę odpowiedzialność za konkretne sztuki, które są wprowadzane do obrotu, spoczywa na dysponencie, przewoźniku kolejowym.

W związku z tym działania, które podejmuje prezes UTK, obecnie trwają. Związane są one z nadzorem i kontrolami, jakie prowadzimy u dysponentów pojazdów, u przewoźników kolejowych, którzy pełnią też rolę podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów, czyli ECM. Wszczęliśmy również kontrolę wobec producenta w zakresie zarządzania konfiguracją pojazdu, bo jeżeli byłby to problem systemowy, to można byłoby tutaj wyciągać konsekwencje wobec producenta. Newag był też dla tych pojazdów podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie np. na początku eksploatacji, więc weryfikujemy, czy te działania Newagu były prawidłowo przeprowadzone. W dniu dzisiejszym te kontrole jeszcze się nie zakończyły, więc nie możemy jeszcze podzielić się ich wynikami.

Odnosząc się jeszcze do samego wprowadzania pojazdów do obrotu i pytania związanego z tym, czy zmiany, które są wprowadzone w pojeździe, mogą wymagać uzyskania zezwolenia, to tak naprawdę przepisy europejskie definiują coś takiego jak zmiana znacząca i zmiana nieznacząca. Nie każda zmiana w pojeździe, jak chociażby związana z tapicerką, będzie wiązać się z uzyskaniem zezwolenia. Mówimy tutaj bardziej o zmianach, które dotyczą podstawowych, najważniejszych cech konstrukcyjnych pojazdu, które mogą wpłynąć chociażby na masę pojazdu. Słucham?

Poseł Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Praktyka jest inna. Tak, bali się zmiany nieznaczącej.

Zastępca dyrektora departamentu UTK Joanna Krysztofiak:

Praktyka jest inna? To brak może wiedzy w tym zakresie z ich strony, bo to tak naprawdę jest systemowe rozwiązanie. Mamy rozporządzenie unijne, które mówi o tym, w jaki sposób zarządzamy zmianami, które wprowadzamy do systemu kolejowego. Z jego procesu, jeżeli jest prawidłowo realizowany, powinno wychodzić, czy zmiana jest na tyle znacząca, że powinna być ocena jednostki notyfikowanej, która potwierdzi, że to spełnia wymagania, że wszystkie elementy składowe pojazdu wykazują bezpieczną integrację i że ten pojazd może być bezpiecznie eksploatowany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, jeszcze jedno zdanie?

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Tak, dosłownie jedno zdanie w kontekście Newagu. To też informacja dla państwa posłów. W przyszłym tygodniu 26 marca o godzinie 12 odbędzie się posiedzenie Parlamentarnego Zespołu do spraw Walki z Wykluczeniem Transportowym. Trzecia część odsłony dyskusji na temat niejasności wokół pociągów Impuls. Wszystkie zainteresowane osoby zapraszam na to posiedzenie. Dwa poprzednie posiedzenia są do odsłuchania. Nagrania są dostępne na stronie Sejmu. Zgadzam się z panem przewodniczącym, że to faktycznie jest gorący temat, który ciekawi bardzo wiele osób czekających na wyjaśnienia. Poza UTK na pewno toczą się postępowania w prokuraturze, ale swoje postępowanie wszczął też Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów na zawiadomienie posłów partii Razem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie prezesie, proponuję, abyśmy przeszli do punktu drugiego w celu zachowania balansu pomiędzy teorią a praktyką, żebyśmy również mogli poświęcić czas na zapoznanie się z systemem egzaminowania oraz symulatorami. Panie prezesie, oddaję panu głos.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Panie przewodniczący, oczywiście o egzaminowaniu mogę mówić bardzo dużo, bo jestem na to przygotowany, ale jeżeli chodzi o program, to jest tutaj jeszcze do omówienia bezpieczeństwo systemu kolejowego, europejski system sterowania pociągiem (ETCS) w wersji Limited Supervision oraz monitoring przejazdów kolejowo-drogowych. Pozwolę sobie bardzo szybko zaprezentować pewne dane, które przygotowaliśmy dla państwa.

Chciałem zacząć od tego, że polski system kolejowy naprawdę jest bezpieczny. Świadczy o tym miernik wypadkowości, wskaźnik wypadkowości. Rokrocznie dokonujemy takiego pomiaru. To jest liczba zdarzeń kolejowych rozumianych jako wypadki poważne i wypadki w odniesieniu do wykonanej pracy przewozowej. Tych wypadków w systemie kolejowym w 2023 r. było dokładnie 552. Więcej niż w 2022 r., ale praca przewozowa była na wyższym poziomie. Tak naprawdę miernik wypadkowości, jak państwo widzą, wynosił niewiele ponad 2. To jest dobry wynik, ale oczywiście nigdy nie jesteśmy z tego zadowoleni z uwagi na to, że nie chcielibyśmy i do tego dążymy, żeby w ogóle wypadki na sieci kolejowej się zdarzały.

Istotny jest natomiast podział tych wypadków. Nie ma żadnych wątpliwości, że za 143 wypadki, które tutaj są wyszczególnione, odpowiada system kolejowy. Proszę jednak zwrócić uwagę, że jest 409 wypadków, które są z tzw. udziałem strony trzeciej. To są wypadki, które mają miejsce na przejazdach kolejowo-drogowych, co jest na ogół spowodowane niezachowaniem ostrożności przez uczestników ruchu na tym przejeździe, ale od strony drogi, a nie od strony kolei. Naprawdę to jest nasz bardzo duży problem. Pozostała część, bo dzieli się to na prawie 200 wypadków tutaj i 200 tam, to są wypadki, które mają miejsce na tzw. dzikich przejściach, czyli w wyniku znajdowania się osoby na terenie kolejowym w miejscu niedozwolonym. Powiedziałbym, że przeciwdziałanie tego typu wypadkom jest nawet trudniejsze niż w przypadku tych, które mają miejsce na przejazdach kolejowo-drogowych, bo na te przejazdy mamy z całą pewnością pomysł. Powiemy, jakie rozwiązania można byłoby wdrożyć, żeby ograniczyć liczbę tych wypadków.

Natomiast chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jedne zdarzenia, które były tutaj widoczne, bo one nas bardzo niepokoją. Kolejowo są one kwalifikowane jako B04 i C44. To jest przejechanie obok semafora ustawionego na sygnał „stój” lub niezatrzymanie się w miejscu wyznaczonym do zatrzymania. Niestety liczba tych zdarzeń utrzymuje się na wysokim poziomie już od kilku lat. Jeżeli chodzi o przejechanie obok semafora ustawionego na sygnał „stój”, czyli wypadki B04, to tych zdarzeń w 2023 r. było niestety aż 36. Te wypadki na ogół związane są z niezachowaniem ostrożności przez kierujących pojazdami, przez maszynistów. Wiadomo, że czynnik ludzki zawsze jest najsłabszym ogniwem. Nie ukrywamy, że uważamy też, że trzeba wspomagać pracę człowieka, pracę

maszynisty. Są też pewne rozwiązania techniczne, o których opowiem. Chcielibyśmy je wdrożyć na polskiej sieci kolejowej.

Jeżeli chodzi o maszynistów, to oczywiście chciałbym podkreślić przy tej okazji, że system, który wdrożyliśmy, czyli państwowe egzaminy, o czym podczas dzisiejszego spotkania mówiłem już wielokrotnie, wdrożyliśmy też właśnie po to, żeby poprawiać bezpieczeństwo i mieć wpływ na to, jacy kandydaci na maszynistów wchodzą do tego zespołu. Czyli symulatory i innowacyjne rozwiązania, które tutaj stosujemy, co jeszcze raz powtórzę, mają na celu po prostu weryfikację wiedzy i umiejętności oraz wpuszczanie do zespołu tylko takich osób, które posiadają wiedzę i umiejętności oraz znają obowiązujące przepisy.

Szanowni państwo, pozwolę sobie tutaj zaprezentować krótki filmik. Zobaczymy, czy ten filmik nam się uruchomi czy też nie. Natomiast chcemy pokazać państwu bardzo krótko, jakie są skutki takiego wypadku. Dobrze, tutaj kolega mi podpowiada, że film jest troszeczkę dalej, natomiast to są skutki takiego wypadku, który miał miejsce dokładnie 5 października 2023 r. Dwa pociągi przewoźnika pasażerskiego ze sobą się zderzyły. Proszę państwa, prędkość wcale nie była taka duża, bo około trzydziestu kilku kilometrów na godzinę, a skutki naprawdę bardzo fatalne.

Szanowni państwo, teraz może trochę na temat europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym, bo nie ukrywamy, że ten system wspomaga pracę maszynisty i jest pewnym rozwiązaniem, które wskazujemy jako to, które zdecydowanie mogłoby przyczynić się do obniżenia liczby zdarzeń kolejowych polegających na przejechaniu obok semafora ustawionego na sygnał „stój". Bardzo krótko powiem o tym systemie. Europejski system zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) ma zapewnić jednolity system tzw. bezpiecznej kontroli jazdy pociągów i radiołączności w całej Unii Europejskiej. Oczywiście wszystko po to, żeby kolej była bezpieczna, żeby pociągi poruszały się w sposób bezzakłóceniowy, żeby nie zatrzymywały się na granicy po to, żeby zmienił się maszynista czy też, żeby zmieniła się lokomotywa. Czasami, jeżeli chodzi o ETCS, to potocznie mówimy o tzw. sygnalizacji kabinowej. To wskazuje na ważną cechę systemu. Wcale nie musi być tutaj semaforów. Maszynista otrzymuje od tego systemu wszystkie informacje, które są niezbędne do prowadzenia ruchu kolejowego, ale nie może przekroczyć prędkości i właśnie nie może przejechać, gdy sygnał wskazuje „stój". Co daje nam ERTMS? Na pewno daje nam większe bezpieczeństwo, czyli tak naprawdę przejechanie obok semafora ustawionego na sygnał „stój" eliminuje do zera. Należy pamiętać o tym, jak stosujemy ETCS, to oczywiście zwiększa się przepustowość linii kolejowych nawet o 40%. Pod ETCS możemy jeździć z bardzo dużymi prędkościami, nawet prędkością 500 km/h.

Ważna informacja. Zgodnie z krajowym programem wdrażania ERTMS w Polsce przewidzianych do wyposażenia i doposażenia linii w ETCS poziomów pierwszego i drugiego jest dokładnie 8233 km linii, ale jest jeszcze około 9 tys. km linii, które wyposażone są w przestarzałe systemy – samoczynne hamowanie pociągu (SHP) i czuwak aktywny (CA). My jako UTK wskazujemy, że na pozostałych liniach trzeba wprowadzić system ETCS Limited Supervision, a to jest najniższa wersja ERTMS. Ten system będzie wspierał pracę maszynistów. Będzie zabudowywany w tych miejscach, które mogą stwarzać pewne zagrożenia. To są semafory wjazdowe, wyjazdowe i drogowskazowe. Dlatego proponujemy ETCS Limited Supervision, że w tej najniższej wersji zapewnia bezpieczeństwo, jak również jest dużo lepszy i efektywniejszy z punktu bezpieczeństwa niż SHP i CA, a jednocześnie jest dużo tańszy niż wersja podstawowa w tej chwili, która jest zabudowana, czyli ETCS poziomu drugiego.

Tutaj jest slajd, który pokazuje, jak działa ETCS Limited Supervision. Może powiedziałbym, jakie są różnice między ETCS poziomu pierwszego a ETCS Limited Supervision. Poziom Limited Supervision pokazuje maszyniście wszystkie podstawowe informacje, które dotyczą maksymalnej prędkości, ale maszynista nie otrzymuje dodatkowych informacji, które dotyczą samej trasy czy krzywej hamowania. Limited Supervision jest jednak bardziej elastyczny od ETCS poziomu pierwszego i pozwala na dostosowanie nadzoru nad pracą pojazdu do potrzeb konkretnej linii czy danego odcinka linii.

Oczywiście, jeżeli chodzi o ETCS Limited Supervision, od kilku lat współpracujemy z zarządcą infrastruktury PKP PLK i z ministrem infrastruktury. Przekonujemy i namawiamy ministra do tego, żeby rzeczywiście znaleźć środki w budżecie i żeby wprowadzić ETCS Limited Supervision na pozostałych odcinkach.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Na tych 9 tys. km?

Prezes UTK Ignacy Góra:

Na 9 tys. km linii. To jest bardzo duże wyzwanie, bo…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Ile kosztuje kilometr?

Prezes UTK Ignacy Góra:

Aktualizujemy te dane. Nie ukrywam, że zrobiliśmy pewną ekspertyzę. Ekspertyza była opracowana dokładnie 3 lata temu. Jeżeli chodzi o koszty, bardzo dużo cen się po prostu zmieniło. Robimy aktualizację. Rzucę taką cyfrą, że naszym zdaniem wyposażenie 9 tys. km linii w ETCS Limited Supervision mogłoby kosztować około 3 mld zł. Biorąc pod uwagę skalę tego wyzwania, to według nas to są oczywiście duże koszty, ale biorąc pod uwagę poprawę bezpieczeństwa, jak i to, że my i tak będziemy zobowiązani przez Komisję Europejską do likwidacji urządzeń klasy B, czyli SHP i CA w najbliższym okresie, to taką inwestycję musimy podjąć. Z naszego punktu widzenia jako krajowej władzy bezpieczeństwa lepiej ją podjąć wcześniej, żeby nie doprowadzić tutaj do jakiegoś niebezpiecznego zdarzenia kolejowego z udziałem ludzi, którzy korzystają z przewozów pasażerskich.

Szanowni państwo, teraz trochę o wypadkach, które mają miejsce na przejazdach kolejowo-drogowych. To jest wypadek, który chcielibyśmy państwu pokazać, bo coraz więcej mamy takich wypadków, które związane są z kolizjami ciężkich samochodów ciężarowych z pociągami. Wypadek, który państwo widzą, miał miejsce 10 stycznia 2023 r. w Wielkopolsce, dokładnie w Budzyniu. Pod pociąg Polregio relacji Kołobrzeg–Poznań wjechał samochód ciężarowy, który przewoził arkusze blachy. Niestety w tym wypadku zginęły dwie osoby z obsługi. Zginął kontroler przewoźnika, który uruchamiał ten pociąg, a po miesiącu niestety zmarł również maszynista. W ostatnim okresie takich wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w których ucierpieli maszyniści, było ponad 30. Czyli skala problemu naprawdę jest bardzo duża i musimy coś zrobić, żeby było mniej tych wypadków.

Oczywiście mamy taki pomysł. Jest wiele kategorii przejazdów, bo od kategorii A, która jest zabezpieczona rogatkami, do kategorii F. Natomiast najwięcej przejazdów jest kwalifikowanych jako kategorii D. Tych przejazdów jest około 6 tys. Mają one tylko krzyże św. Andrzeja, czasami jest znak „stop”. Właśnie z tych 6 tys. przejazdów w najbliższym czasie chcielibyśmy wyposażyć w monitoring 500 takich przejazdów, które zdefiniujemy, że mają największe ryzyka. Rozwiązania istnieją. Monitoring polega na tym, że urządzenia monitorują nie tylko to, co się dzieje na przejeździe, ale w sposób automatyczny wykrywają nieprawidłowości. Te nieprawidłowości mogłyby być przesyłane do odpowiednich służb. Mam tutaj na uwadze Policję lub Inspekcję Transportu Drogowego (ITD). Na podstawie takiego dowodu służby nakładałyby mandaty karne na niesfornych uczestników ruchu, przede wszystkim na kierujących pojazdami. Oczywiście mandaty karne przyczyniałyby się do tego, że bylibyśmy bardziej zdyscyplinowani, a większa dyscyplina to jest mniejsza liczba zdarzeń kolejowych.

Proszę państwa, nie chciałbym wchodzić w szczegóły, ale rozwiązania są zdefiniowane. Wiemy, jakie są koszty związane z zainstalowaniem takiego monitoringu. Myślę, że w pierwszym okresie te koszty nawet mogłyby się zwracać inwestorowi, bo chociaż dyscyplina nie byłaby taka szybka, to potem… Mogą to państwo zaobserwować na filmikach, jak uczestnicy ruchu zatrzymują się przed znakiem „stop”. Widać, że tutaj absolutnie tej dyscypliny niestety nie ma. To po prostu są takie sceny, które mrożą krew w żyłach. To nie są drogie rozwiązania. Natomiast, tak jak powiedziałem, zdajemy sobie po prostu sprawę z tego, że nie wyposażymy wszystkich przejazdów,

ale możemy zdefiniować te najbardziej niebezpieczne, gdzie jest największa prędkość, gdzie jest duży ruch pociągów, gdzie jest po prostu duży ruch samochodów. Uważamy, że tam powinniśmy zacząć po prostu instalować urządzenia monitoringu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Jaki jest koszt takiej instalacji?

Prezes UTK Ignacy Góra:

Już mówię. Od 100 do 200 tys. zł. Proszę państwa, testujemy to od dłuższego czasu. Czasami uczestniczymy w pokazach, na które zapraszają nas producenci. Takie rzeczy po prostu widzimy, czy widzieliśmy na co dzień.

Natomiast muszę powiedzieć, że w znanej miejscowości nadmorskiej, wypoczynkowej, gdzie zamykają się rogatki, monitoring był zainstalowany nawet na przejeździe kategorii A, bo można go instalować na każdym przejeździe. Szanowni państwo, po pewnym czasie turyści tak się do tego przyzwyczają, że chociaż wiedzą, że są nagrywani, ale przecież nic się nie dzieje, to mimo że rogatki są zamknięte, oni wszyscy oczywiście po prostu przechodzą przez taki przejazd z dzieciakami, z wózkami. Nikt się nie dyscyplinuje, ale jak jest informacja: „Uwaga, zbliża się pociąg”, wydawana przez ten monitoring w sposób automatyczny, to nagle wszyscy uciekają z tego przejazdu albo stoją zdyscyplinowani i się po prostu rozglądają. Czyli to są takie nasze ludzkie, złe przyzwyczajenia, że jak dajemy wyraźny sygnał: „Jesteś obserwowany”, to jest po prostu dyscyplina.

Również na tych przejazdach, które państwo widzą, jak kierowcy dowiedzieli się o tym, że jest monitoring, to oczywiście zachowywali się w sposób zgodny z przepisami, ale jak zauważyli, że nie ma żadnych konsekwencji, zwłaszcza ci stali kierowcy, którzy pokonują te przejazdy, to pomyśleli: „No to można sobie po prostu przejeżdżać” i w ogóle już się nie dyscyplinowali. Takie przykłady też niestety mamy. Czyli to musi być system, który jest sprawny i rzeczywiście dyscyplinuje kierowców, a to dyscyplinowanie kierowców to jest nakładanie mandatów. Uważamy, że lepiej jest po prostu zapłacić mandat, choćby on nawet wynosił 2 tys. zł, ale oszczędzić zdrowie i życie ludzkie.

To już naprawdę ostatni slajd. Były 192 wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych. To jest 6% więcej niż w 2022 r., mimo tych działań, które są podejmowane. A niestety, jeżeli chodzi o przejazdy kategorii D, o których mówiłem, gdzie proponujemy zainstalowanie monitoringu, to liczba wypadków rok do roku wzrosła o 20%. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Mamy czas na szybkie pytania, a w związku z tym pani przewodnicząca. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica):

Chciałabym się dopytać o rozwiązanie z karaniem kierowców na przejazdach. Instalacja monitoringu – to jest oczywiście jasne. Czy to rozwiązanie będzie natomiast działało tak jak do tej pory np. w fotoradarach, czyli po prostu wysyłka mandatu? Czy może to miałaby być inna formuła i nałożenie takiej kary w trybie administracyjnym po prostu na właściciela pojazdu? Czy o tym państwo myśleli? To wymagałoby też po prostu zmiany przepisów. Wydaje mi się, że to byłoby zdecydowanie bardziej dotkliwe i nie do uniknięcia, ponieważ w tym momencie wielu kierowców potrafi uniknąć mandatów z fotoradarów. Można się po prostu od tego wymigać, mówiąc zupełnie kolokwialnie. Mam więc pytanie o techniczną stronę, jak by to miało funkcjonować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pan przewodniczący Rafał Kasprzyk, bardzo proszę.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący. Może zacznę od pytania odnośnie do przejazdów kolejowo-drogowych na skrzyżowaniach w poziomie szyny. Mamy rocznie mniej więcej 200 wypadków na tych skrzyżowaniach. Jaki jest koszt jednego zdarzenia i w sumie globalny koszt wszystkich?

Odpowiedź posłuży mi do kolejnego, głównego pytania. Czy nie uważają państwo, że powinniśmy likwidować te miejsca, które stwarzają najwięcej kolizji i realizować tam nie skrzyżowania w poziomie szyny, nie na jednym poziomie, tylko albo jakimś wiaduktem, mostkiem, górą, albo dołem, w zależności od tego, jaka jest konfiguracja terenu i jak zabudowa pozwala?

No i pytanie pomocnicze. Ile takich skrzyżowań jest w Polsce? Chodzi o to, żeby zobaczyć, jaka jest skala potrzeb i być może zacząć od tych, gdzie te zdarzenia wydarzają się najczęściej. Mam nadzieję, że odpowiedź będzie taka, że nawet koszt takich inwestycji będzie dużo niższy niż koszt ludzki, ale również w porównaniu choćby do kosztu usunięcia kolizji i późniejszej poprawy takiego przejazdu. Czyli zapobieganie, a nie leczenie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Nie widzę więcej zgłoszeń. W związku z tym oddaję głos panu prezesowi. Poproszę o odpowiedź. Wtedy zakończę posiedzenie Komisji i przejdziemy do części praktycznej. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Jeżeli chodzi o pytania pani poseł, nie ukrywam, że wyposażenie przejazdów kolejowo-drogowych w ten monitoring, który tutaj prezentowaliśmy, to technicznie jest to oczywiście możliwe. Są producenci, którzy mają takie urządzenia. Tych producentów jest nawet ponad pięciu i są oni zainteresowani takim wykorzystaniem tych urządzeń na przejazdach kolejowo-drogowych.

Natomiast jest aspekt formalnoprawny, bo oczywiście musimy wywołać zmianę obowiązujących przepisów. Nie są to tylko i wyłącznie przepisy kolejowe, ale również takie, które dotyczą np. obowiązków, jeżeli chodzi o ITD, lub też, jeżeli miałaby to robić Policja, to dotyczyłoby to oczywiście Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, bo na nich ten obowiązek po prostu trzeba nałożyć. Czyli oni otrzymują materiał z monitoringu i na jego podstawie nakładają kary na niezdyscyplinowanych kierujących pojazdami. Dlatego mówię o kierujących pojazdami, że kamery ich najlepiej rozpoznają. Jest numer rejestracyjny i nie ma żadnych wątpliwości, do kogo pojazd należy lub kto prowadzi ten pojazd, chociaż oczywiście służby muszą to ustalić. Natomiast gorzej jest tutaj z innymi uczestnikami ruchu, z pieszymi, bo ich rozpoznawalność jest trudniejsza. Wszystkiego jednak nie jesteśmy w stanie tutaj za jednym razem po prostu załatwić.

O tym więc rozmawiamy z ministerstwem, z panem dyrektorem Tomaszem. Myślę, że mogę powiedzieć, że chcielibyśmy wspólnie doprowadzić do takiej sytuacji, że będą pierwsze inwestycje i że ten pierwszy monitoring na zdefiniowanych przejazdach będzie instalowany.

Wracając do pytania pana posła, w pełni się z tym zgadzamy. My też w pewien sposób monitorujemy, jakie działania podejmuje zarządca infrastruktury. Pierwsze działania polegały na tym, że niektóre przejazdy mogą być po prostu zlikwidowane. Co 1,6 km mamy przejazd kolejowo-drogowy, czyli bardzo gęsto. Sieć kolejowa to jest ponad 19 tys. km, więc wszystkich przejazdów, jak dobrze liczę, jest około 13 tys., czyli bardzo dużo. Przejazdy są różnej kategorii. Zaczynamy od tego, że likwidujemy te, które są niepotrzebne. Podnosimy poziomy kategorii przejazdów, bo wiadomo, że bezpiecznym przejazdem jest ten, który jest zabezpieczony np. jakąś tam rogatką.

Chociaż też muszę państwu powiedzieć, że jak jest sygnalizacja na przejeździe, który się zalicza do kategorii B lub C, to tam, gdzie jest czerwone światło mrugające i półrogatka, to o dziwo i tak… Przecież państwo widzieli filmiki, że kierujący mają po prostu takie pomysły, że przejeżdżają nawet między tymi rogatkami. Przejeżdżają nie tylko samochodem osobowym, ale i sanitarnym albo też ciężkim samochodem ciężarowym, co wymaga naprawdę dużego kunsztu, ale też wskazuje na to, jaka jest kultura techniczna, jak kierowcy po prostu nie zdają sobie sprawy z zagrożenia. Pociąg jedzie z prędkością 120 km/h. To jest po prostu moment i dochodzi do kolizji, której skutki mogą być rzeczywiście bardzo opłakane.

Oczywiście zarządca infrastruktury też podejmuje takie działania, które związane są nie tylko z tym, że podnosi kategorie przejazdów, ale np. buduje rozwiązania

bezkolizyjne. Załóżmy, że są to jakieś tam mosty, tunele, które powodują, że nie ma skrzyżowania drogi kolejowej z drogą samochodową, a jak nie ma, to oczywiście nie ma również potencjalnie takiej możliwości, żeby mogły wydarzyć się wypadki, ale już tego typu rozwiązania wymagają bardzo dużych nakładów inwestycyjnych i są dużo bardziej kosztowne.

Robiliśmy również analizy, żeby określić, jakie są koszty związane z wypadkowością na przejazdach kolejowo-drogowych. Oczywiście to nie są małe koszty. Muszę państwu powiedzieć, że wszystko zależy od skutków. Jeżeli, nie daj Boże, ktoś ginie na tym przejeździe, a większość tych wypadków jest tragiczna, to są takie dane, które mówią, ile kosztuje śmierć człowieka. To są naprawdę cyfry, które są już liczone w milionach, a nie w setkach tysięcy złotych. Tyle to kosztuje państwo polskie, gdybyśmy wszystko zbilansowali. Robiliśmy taką analizę, ale nie jestem w stanie przytoczyć tych cyfr. Jestem jednak głęboko przekonany, że koszty byłyby znacznie wyższe niż instalowanie monitoringu, o którym tutaj mówimy i który proponuje prezes UTK. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Na posiedzeniu Komisji mamy jeszcze znakomitych gości z Ministerstwa Infrastruktury. Jeżeli pan dyrektor bądź współpracownicy są zdeterminowani do tego, żeby zabrać głos, to oczywiście udzielę głosu, ale nie widzę tej determinacji. Dziękuję bardzo w takim razie.

Szanowni państwo, dobrnęliśmy do końca niezwykle interesującego posiedzenia. Bardzo serdecznie dziękuję panu prezesowi i jego współpracownikom za przedstawienie informacji. Jestem przekonany, że w wielu aspektach Komisja zyskała wiedzę, która będzie niezwykle przydatna przy kreowaniu nowych przepisów. Myślę, że każdy z nas zanotował sobie niektóre informacje, jakie w naszej ocenie wymagają pilniejszego podejścia. Będziemy to realizować. Szanowny panie prezesie, bardzo serdecznie dziękuję za to posiedzenie Komisji.

Wyczerpaliśmy porządek obrad. Zamykam dyskusję. Dziękuję wszystkim państwu. Zamykam posiedzenie Komisji. Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Zamknęliśmy posiedzenie. Teraz możemy przejść do drugiej części, myślę, że niezwykle interesującej dla państwa posłów, związanej już z prezentacją praktycznych aspektów działalności ośrodka.